Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca
S/C

Versión Taquigráfica N° 1313 de 2017

PESCADORES ARTESANALES DE MALDONADO

Situación

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 7 de noviembre de 2017

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Alejo Umpiérrez.
MIEMBROS:	Señores Representantes Armando Castaingdebat, Beatriz Costa, Silvia Hernández, Nelson Larzábal y Juan Federico Ruiz.
CONCURRE:	Señora Representante Elisabeth Arrieta.
INVITADOS:	Por los Pescadores Artesanales de Maldonado, Jorge Fuster, Rafael Fontenla, Roberto Fontana y Alejandro Clavijo.
SECRETARIA:	Señora Virginia Chiappara.
PROSECRETARIA:	Señora Lilián Fernández Cítera.

SEÑOR PRESIDENTE (Alejo Umpiérrez). Habiendo número, está abierta la reunión.

Tenemos el gusto de recibir a una delegación de pescadores artesanales, integrada por los señores Jorge Fuster, Rafael Fontenla, Roberto Fontana y Alejandro Clavijo, y a la señora diputada por el departamento de Maldonado, señora Elisabeth Arrieta.

SEÑOR FUSTER (Jorge). Gracias por recibirnos.

Aclaro que nosotros no representamos a los pescadores de Maldonado porque los consejos están armados por zonas hay de Piriápolis, de Punta del Este y de José Ignacio , y Roberto Fontana es del oeste y con su barco opera en esa zona, y a veces en Maldonado, y tiene algunos problemas que después detallará.

La primera preocupación que tenemos refiere al artículo 36 de la Ley Nº 19.175, que prohíbe la venta de permisos. Esto ya lo hemos planteado a la Dinara en los consejos zonales de pesca, que tienen lugar dos o tres veces por año, y que están funcionando bastante bien. Aparentemente, ellos estarían de acuerdo con lo que hemos planteado, pero nos dicen que habría que modificar la ley. Nosotros no ponemos en tela de juicio la prohibición de la venta de los permisos de pesca, sino que cuando nosotros vendemos un barco, el permiso

se debe poder transferir. De lo contrario, nuestro capital de trabajo no vale nada. Nos dicen: "Usted puede vender el barco". Pero ¿quién va a comprar un barco de pesca que no tiene permiso para pescar? ¡Es invendible!

Creemos que el espíritu de la ley era prohibir que se hiciera una especulación con los permisos y que se vendieran por separado, pero es diferente que si uno mañana se jubila o se lastima y quiere vender el barco no pueda transferir el permiso a quien le compre el barco. Eso trae bastantes problemas, más allá de que consideramos que es una injusticia. Nadie invierte en lo que no se puede vender. ¿Cómo vamos a mejorar los barcos si se va a ir con nosotros?

La ley prevé que, en caso de fallecimiento, el permiso pase a los herederos. Todos los que estamos aquí somos patrones de pesca y salimos en los barcos; si mañana yo no estoy, el permiso quedará para mi señora, pero si ella no sale a pescar porque no es patrón de pesca, ese permiso se va a perder porque si vende el barco, el permiso no lo puede transferir. Además de que se está perdiendo el capital que uno creía que tenía, se genera otro problema: si a uno le sacan el permiso, automáticamente se convierte en un turista con un barco deportivo en Punta del Este, con los costos que eso significa. Un barco no es una pizzería que uno manda a remate si le va mal. ¿Dónde ponemos el barco? Hay que subirlo y sacarlo de puerto.

Para que ustedes tengan una idea, hoy en Punta del Este tener el barco en la explanada cuesta $ 600 por día. La amarra es más cara si se paga como barco deportivo.

Entonces, creemos que esto debería ser revisado, porque no era el espíritu de la ley. El espíritu era cortar con cierto negocio, con la especulación de gente que vendía el permiso, después pedía otro y lo vendía, y pedía otro. Es distinto a la situación que se genera si uno se lastima o se jubila y quiere salir del barco; si no se puede transferir el permiso, el barco no tiene ningún valor. Ese es uno de los puntos que más preocupa a los pescadores de todo el país.

Otro tema que hemos hablado con la Dinara es que la ley prevé que los barcos de la categoría artesanal sean de hasta 10 TRB (Tonelaje de Registro Bruto). Si bien la ley prevé ese límite, la realidad termina siendo que depende de la discrecionalidad de la Dinara que se autorice que sea de 6, 7, 8, 9 o 10 TRB. Se trata de reglas que no son claras y que generan incertidumbre. Si se quiere cambiar de barco, hay que hacer una nota al director y pasa por un proceso de informes, y se autoriza o no. Pero la ley dice que puede ser de hasta 10 TRB; nos gustaría que fuese claro: si es hasta 10 TRB, que se pueda ir hasta 10 TRB, y si es hasta 8 TRB, que se pueda ir hasta 8 TRB. No es posible que no tengamos seguridad de cuáles son las reglas de juego.

SEÑOR PRESIDENTE. ¿Podría precisar por qué se da esa variabilidad? Si la ley dice 10 TRB, supuestamente debería ser el tonelaje bruto de la nave, sin carga.

SEÑOR FUSTER (Jorge). Los argumentos que pone Dinara refieren a cuidar el poder de pesca: no abusar del recurso. Puede haber una corriente que diga: "Si ponemos todos barcos de 10 TRB, la presión sobre el recurso, sobre el pescado, va a ser muy fuerte". No es exactamente así, pero es parte del argumento que a veces manejan. Nosotros decimos que la presión sobre el recurso es algo que a los pescadores nos interesa cuidar porque es nuestra fuente de ingresos.

Las tendencias en el mundo son otras. Se puede regular la presión sobre el recurso con base en la cantidad de artes de pesca que se pueden llevar, limitar el tamaño de bodega o establecer una cuota de lo que se puede pescar por temporada. Pero cuando se limita el tamaño del barco, se está limitando la seguridad, la comodidad, el confort y la calidad de vida del que pesca. Si se tiene un barco de tamaño limitado, el espacio se dedica al pescado: no hay lugar para una cucheta para dormir, para un baño, para nada. Todo el mundo reserva el espacio para el pescado. Y, sin duda, hay problemas de seguridad.

La limitación a 10 TRB viene de muchos años atrás. Antiguamente, el pescado estaba mucho más cerca de los puertos; hoy todos tenemos que ir a buscarlo más lejos. No es lo mismo estar en un barco de 4, 5 o 6 TRB se trata de una medida volumétrica, que corresponde al tamaño del barco para ir a pescar a 4 o 5 millas, que hacerlo a 20 o 30 millas.

Hemos estado conversando con la Dinara. Nuestros argumentos han sido recibidos y los están estudiando. Aparentemente, aceptarían que para la zona este desde Punta del Este hacia Barra del Chuy se pudiera llegar a las 10 TRB. Por ejemplo, si hoy en día tengo una embarcación de 6 TRB y quiero cambiar de barco, puedo

hacerlo por otra embarcación de 6 TRB; no puede ser de 7 TRB. Aparentemente eso se está reviendo para la subzona EL, que va desde Piriápolis hasta la Barra del Chuy, pero todavía no está aceptado.

Además, en los consejos planteamos que se modifique la forma de establecer las limitaciones a los barcos los técnicos lo han recogido con aprobación y pasar las 10 TRB a metros de eslora. En general, en el mundo se ha dejado esta forma de medición; se mide en tonelaje bruto, que no es lo mismo. Es una medida sumamente confusa. El Tonelaje de Registro Bruto sale de una fórmula que es multiplicar la eslora por la manga el ancho por el puntal la profundidad; una de las discusiones más fuertes es dónde se mide y dividirlo por cinco. Sin embargo, según dónde se mida el puntal, eso da 12 TRB o 9 TRB. No está muy claro. ¿Por qué? Porque algunos convenios internacionales aplican hasta cierta medida de barco, pero para tamaños menores la Organización Marítima Internacional deja libre a cada país. A veces se ha aplicado esa fórmula y a veces otra: la Dinara dice que está mal medido, Prefectura dice: "Nosotros somos los arqueadores y así es como se mide". En definitiva, entramos en una nebulosa. Y uno se encuentra con barcos enormes que miden menos que el nuestro. ¿Cómo sucedió eso? Depende del que fue a medir el barco.

Otros países han adoptado un criterio de medir por eslora para los barcos de pesca artesanal o de pequeña escala: hasta 11, 12 o 13 metros. Es una discusión que habrá que dar con la Dinara; ya tiramos algunos números sobre la mesa. Básicamente se corresponde a lo mismo que tendríamos hoy, pero sería mucho más claro, porque lo único que tenemos que definir es qué eslora tomamos: eslora total o eslora entre perpendiculares, que es básicamente en la línea de flotación. Pero una vez definido eso, no hay más nada que conversar: entra o no en la categoría.

Hoy es muy complicado saber si uno entra o no en la categoría. ¿Cuándo se entera? Después de que compró el barco o después de que lo hizo. Todos queremos estar en el máximo de lo que la ley permite por seguridad y confort.

Por nombrar un ejemplo, Chile tiene las dos alternativas en pesca artesanal: 50 toneladas o hasta 18 metros de eslora. Señalo esto como una guía; sé que se trata de otra realidad y de otros mares.

Entonces, estamos pidiendo una definición a la Dinara por el tamaño del barco. Si la ley permite hasta 10 TRB, que podamos ir hasta 10 TRB, sin necesidad de presentar una nota y pasar por el sistema de evaluación.

Supongamos que alguien tiene que comprar o fabricar un barco. ¿Qué vendedor esperaría a que la Dinara o la institución que sea conteste si puede o no hacerlo? El día que conteste, si el barco está, lo vende. Puede pasar que se haya seguido todo ese camino y cuando se autoriza, el barco ya está vendido.

Por otra parte, nos parece mucho más sano pasar la medida a metros de eslora.

Las zonas de navegación están enrabadas con las medidas de los barcos. Antiguamente, dependiendo del barco, teníamos una franja costera de 15 millas; algunos tenían un poco menos. En 2005 se sacó la Disposición Marítima Nº 99, que fija un máximo de millas adonde se puede ir. Desde que se dictó esta disposición marítima estamos pidiendo que se revea. Entendemos que no nos pueden poner un límite de navegación por decreto; tiene que ser según la condición del barco o, como en otras áreas de navegación, el tráfico o las artes de pesca: "Para ir hasta acá le pido tales elementos de seguridad, y más allá no va porque su barco estructuralmente no aguanta". Tiene que ser un límite que fije la comisión técnica. Hemos ido a plantear eso a la comisión técnica, que nos dicen: "No te puedo dar más del techo que me pone la disposición marítima. Si la disposición dice que se puede dar hasta un máximo de 15 millas, ¿cómo te voy a dar 18?".

Ese es uno de los problemas más graves que tenemos. En primer lugar, porque el pescado no está dentro de las 15 millas, algo que todos lo saben. Eso implica que uno termine pescando fuera de las zonas habilitadas, con todo lo que eso conlleva: problemas de seguros, de estar pescando donde no se debe. La Dinara dice que la corvina y la pescadilla están sobreexplotadas, y estamos de acuerdo. Hay que buscar otras especies, por ejemplo, cazón o pargo rosado. ¿Dónde están? A 30 o 40 millas.

¿Quién está regulando la pesca? ¿La Dinara o Prefectura? Porque la Prefectura dice que no se puede ir más allá de las 15 millas, y es válido. En conversaciones que tuvimos con Prefectura nos han dicho: "En esos barquitos no pueden pretender ir a 30 millas". Pero queremos cambiar los barcos y la Dinara no nos deja porque si bien la ley permite hasta 10 TRB, a veces se autoriza y a veces no. En el medio estamos nosotros. ¡Pónganse de acuerdo! Porque esta es una actividad probablemente haya otras que tiene la mala suerte de

depender de muchas instituciones. No depende de una sola: Dinara, Prefectura, Intendencia, Hidrografía. Y hay contradicciones entre las instituciones, y en el medio estamos nosotros.

¿Quién va a querer ir a pescar a 30 millas si el pescado está a 10? ¡Nadie! ¡Nosotros salimos a trabajar en el barco! Pero si el pescado no está a 10 millas, hay que ir a buscarlo a 30.

Se formó una comisión. Estamos trabajando en las zonas con una persona designada por el prefecto nacional naval, con técnicos de la Dinara. Eliminemos esa parte que pone un techo por decreto, y que la comisión técnica evalúe cada barco.

También hemos pedido buena voluntad porque bajo el paraguas de la seguridad entra cualquier cosa. Vamos a poner un límite; está bien que nos cuiden, pero tiene que haber sentido común. Hay muchísimas legislaciones similares en la región y en el mundo que podemos tomar como ejemplo. Si se quiere hacer una lista de cosas que se requieren en un barco para estar bien equipado, no hay fin; se va a hundir el barco con todo lo que hay que ponerle. Tiene que haber sentido común, que a veces se tiene, y otras no.

Todos tenemos barcos relativamente grandes dentro de lo que la ley permite. Nos han parado el barco porque no tenemos remos. ¡A nadie se le ocurre que uno pueda remar en un barco de estos! Pero también entendemos al inspector, que dice: "Acá exige remos; yo no lo escribí, pero no puedo firmar esto". ¿Quién cambia eso? ¿Quién dice que pedir remos es una locura?

Nosotros somos los más interesados en la seguridad, pero entendemos que tenemos elementos para sentarnos en una mesa con la comisión técnica a conversar sobre qué cosas son válidas y cuáles no. Si me hacen gastar plata en cosas que no son las que entendemos necesarias, probablemente me dejen sin dinero para ponerle otras cosas que a veces no nos piden, pero que entendemos son necesarias.

Las zonas traen otro problema, que ya hemos planteado en esta comisión. Supongamos que se borra el límite de 15 millas. "Con este barco en estas condiciones usted puede ir a pescar a 30 millas". Pero la patente, la libreta, no le alcanza. Entendemos que se trata de criterios que hay que rever, pero no por invento nuestro. Las patentes de barcos chicos a medianos en el mundo básicamente se dan por medida de barco y no por zona. De lo contrario, ¿se supone que sé manejar hasta las 15 millas, y a las 17 millas ya no sé? Sé navegar o no sé. Es como las libretas de conducir automóviles: se puede ir a Maldonado, Rocha, Chuy o a Perú con el auto; no dicen que la libreta da para que vaya hasta Maldonado. Probablemente no pueda manejar camiones.

Las patentes de pesca artesanal tienen que acompañar lo que le den al barco. Si sale a navegar a 20 millas, sabe navegar a 30 y a 40 millas. En el mundo, las patentes van por tonelaje de barco, normalmente de 50 en 50 toneladas.

Por una cuestión estructural, en ninguno de estos barcos vamos a estar haciendo pesca de altura, a 200 millas. En ese caso sí podemos decir que no es lo mismo situarse con costa a la vista que situarse sin costa a la vista, más allá de que con la tecnología que hay en 2017 nadie va a bajar una estrella con un sextante para ver dónde está.

Hay varios problemas que nos están complicando la actividad. Estamos totalmente de acuerdo con que esta tiene que ser una actividad controlada, regulada. Pero una cosa es controlar, regular y cuidar el recurso, y otra la actividad en sí misma: hacerla difícil como forma indirecta de cuidar el recurso. Entendemos que la actividad tiene que ser promovida, desarrollada, facilitada. Más allá de que sea una gran actividad, le dicen: "Usted no puede pescar más de tanto", "No puede pescar tales especies" o "No puede llevar tales equipos". Pero no que por la vía de una complicación en las diferentes instituciones se pesque poco porque es una complicación salir al mar. No es la forma de hacerlo.

Por último, hemos planteado que se nos permita en forma legal hacer una actividad turística. Algo que están haciendo en muchas partes del mundo y en casi toda Latinoamérica es llevar una, dos o tres personas que quieren ver cómo es un día de una faena de pesca. Es algo similar a lo que se hizo con el turismo rural en el campo. Hay quien se pone con los pelos de punta porque dice que eso no está previsto. Sabemos que no está previsto, pero ese no puede ser un criterio; si solamente vamos a hacer lo que está previsto, no innovamos nunca.

Prefectura maneja dos matrículas: una cosa es pesca y otra es transporte de pasajeros. En el mundo se entiende que menos de seis ahora lo llevaron a doce no son pasajeros, paguen o no. Es un barco de pesca, un barco de recreo o lo que sea, que tiene seis u ocho invitados o que están pagando. El tratamiento de un barco de pasajeros es distinto. Eso lo estamos planteando y está siendo resistido. Si se van a aplicar a un barco de pesca los criterios de un barco de pasajeros, no se van a cumplir. Si se va a exigir al patrón una patente como la de un capitán de un barco de pasajeros, no va a salir, porque los patrones de pesca son patrones de pesca. ¿Hay diferencia en la capacitación para manejar un barco con la responsabilidad de llevar dos personas y decirles: "Siéntense acá y miren cómo pescamos"? Habrá que hacer una capacitación de una semana.

Respecto de la capacitación también hemos planteado muchos problemas. Para pasar de una patente a otra hay que venir a estudiar a Montevideo durante un año o dos a la Escuela Naval o a la UTU. La Organización Marítima Internacional tiene establecidos mínimos. Una suba de patentes son ochenta horas: son diez días de ocho horas. ¿Cómo llegamos a un año? La gente de Maldonado no va a poder nunca progresar; con nuestra edad no podemos dejar de trabajar y venir a estudiar a Montevideo. Eso pasa con nuestras patentes.

Tenemos varios frentes abiertos. Estamos conversando. Estamos adelantando, aunque no al ritmo que nos gustaría.

En la parte legislativa, entendemos que hay que modificar el artículo que no permite transferir el permiso y el tamaño de los barcos. Lo demás refiere a otras instituciones, que no sé si tiene que ver con ustedes. Sí aprovechamos la oportunidad para decirles que necesitamos que nos hagan la vida un poco más fácil. Hay un divorcio enorme entre cómo miran las cosas desde las instituciones y lo que nosotros vivimos todos los días. Todo es: "Mande una nota al director".

Un día estoy haciendo un trámite en Prefectura y me piden un libre de deuda. ¿Cuál es el límite? Si yo le debo a la Dinara, que se encargue la Dinara de cobrarme. Un trámite de la Dinara tampoco es sencillo. Cuando llegué me pidieron una constancia de domicilio. ¡Pero yo vivo en Maldonado! ¡Tengo que volver a Maldonado para sacar una constancia de domicilio! ¡Una constancia de domicilio para sacar un libre de deuda! Después de seguir el trámite varios días, en un momento quedamos cara a cara con una persona que se fijó y me dijo que no debía, pero tenía que informarse y ser firmado por el director.

No estamos hablando mal de la Dinara ni de ninguna institución, pero hay una realidad: no se trata de simplificar trámites, sino de que algunos trámites deben ser eliminados por la salud de quienes estamos trabajando. No se puede estar pidiendo eternamente cosas.

Por otra parte, si uno quiere cambiar el barco, se pide que se baje la matrícula de pesca, pero no debería ser así, porque uno lo va a sustituir. No entendemos por qué se pide eso. Uno podría tener diez barcos de pesca; si tiene un permiso solo, pesca con uno solo, con el permiso que tiene asignado. Sin embargo, nos dicen: "Si le vamos a dar un permiso de pesca acá, tiene que bajar el otro".

Bajar una matrícula tampoco es sencillo. Se piden doscientas cosas para decir: "Se fue el barco; no existe más". Si uno vende el barco, el que lo compra tiene que dar de alta la matrícula. Otra vez todo el trámite. ¡Pero el barco ya estaba matriculado, estaba arqueado, estaba inspeccionado!

Con esto no pretendemos dar palo a ninguna institución en particular; lo que decimos es que estamos con el lomo cansado.

Tenemos dificultades provocadas por el clima. Ustedes están en la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca; en la ganadería y en la agricultura debe pasar lo mismo: el cambio climático nos tiene muertos. Hace ocho o diez días que no se puede salir al mar.

Entonces, necesitamos que nos hagan la vida un poco más fácil. La hipótesis no puede ser siempre: "Usted podría hacer tal cosa con el barco". De esa forma, siempre somos culpables hasta que demostremos lo contrario. ¿Por qué se pide la baja? Nos dicen: "Porque usted podría hacer tal cosa". Sí; hay veintisiete hipótesis posibles de perversión, pero me parece que no se pueden organizar las normas, las regulaciones y los controles pensando siempre que podemos hacer las cosas mal. Además, el que las hace mal, las hace igual, y los que más o menos las hacemos bien, sufrimos todo el rigor.

Competimos fuertemente con la pesca importada. Está bien: hay libre comercio. Ahora ¿cómo hacemos nosotros para competir en la góndola de un supermercado con pescados de Nueva Zelandia, de Alaska, de China? Esos países están mucho más regulados, pero lo que regulan es el recurso; la actividad de pesca es promovida. Estoy hablando de barcos de pequeña escala, no de la pesca industrial. Tienen barcos más grandes, más cómodos y les regulan las bodegas. Aquí, uno duerme entre los pescados, muerto de frío, inseguro. No nos permiten armar un parque de pesca eficiente; no hay espacio para nuevas tecnologías.

Se dice que los que usan tecnología no son pescadores artesanales. El uso de la tecnología no está en discusión en el mundo. ¿Dónde ponemos la vara? Con ese criterio, apaguemos los celulares, porque también es tecnología. La definición de pesca artesanal o de pesca de pequeña escala se da por el tipo de arte de pesca sostenible, que no permite el arrastre, y por el volumen de la explotación. El uso de la tecnología en el año 2017 sirve simplemente para no romperse la espalda. Si uno puede apretar un botón y subir los equipos en forma hidráulica, ¿cuál es la condena?

SEÑOR FONTANA (Roberto). Durante toda mi vida he sido pescador artesanal. Yo sería un poco el conejillo de Indias, puesto que he pasado por casi todo lo que se ha expuesto. Yo estoy viviendo directamente ese tipo de circunstancias.

Tengo un permiso de pesca durante toda mi vida pesqué; en mi familia fueron pescadores desde el año 1981. En una oportunidad, cambié el barco debido a todo lo que se estaba exponiendo: el clima cada vez varía más, cada vez hay menos peces si comparamos aquella época con la de ahora, en la que tenemos que ir más lejos de la costa y llevar otro tipo de artes de pesca. Por ese motivo, un día decidí cambiar la embarcación.

Después de mucho sacrificio y trabajo me costó cinco años , tuve la suerte de hacer una embarcación de 10 TRB. Si bien está matriculada en Montevideo, la Dinara determina que la embarcación opere desde Piriápolis hacia el este, siendo que toda mi vida pesqué y viví en Montevideo. Me dieron ese permiso; accedí y me fui a trabajar al este, con otros inconvenientes.

En la actualidad, hay tres puertos en Uruguay en los que podría operar mi embarcación: el de Piriápolis, el de Punta del Este y el de La Paloma. En este momento, mi embarcación está en el puerto de Punta del Este, que es el único que me da hospedaje hasta el 30 de noviembre. Después de esa fecha me tendré que ir porque, supuestamente, necesitan la amarra para el turismo. Aclaro que pago aproximadamente $ 15.000 o $ 16.000 por mes por tener apostado el barco allí. Después del 30 de noviembre no tendré lugar para ir a pescar. En el puerto de Piriápolis están todos los cupos cubiertos y en el de La Paloma supuestamente están arreglándolo, por lo que tampoco hay lugar para amarrar. Entonces, a partir del 30 de noviembre no sé dónde voy a ir a ejercer mi trabajo; yo vivo de la pesca: soy pescador artesanal. Es lo que he hecho durante toda mi vida.

La discusión siempre ha sido cuál es el tema de la seguridad, del TRB. ¿Por qué motivo a mí me tienen que estar limitando el vehículo con el que voy a trabajar? Si bien entiendo que debe haber una institución que regule las especies, los barcos, la navegación como se ha aplicado a mi embarcación, que está habilitada legalmente , no comprendo cómo alguien puede decir que uno tiene que salir en algo más chico a pescar o que no puede tener ciertas comodidades. Se puede controlar el arte de pesca o la especie que se pesca, pero no sé si tiene sentido especificar la zona.

El peligro del mar está en todo el Río de la Plata, aun con una barca grande. Hace unos años, tuve un accidente en el que se ahogaron dos compañeros; yo tuve la suerte de sobrevivir. Aquí, en el Río de la Plata es donde hay más accidentes de pescadores; por el porte de las embarcaciones, se tienen más accidentes. Yo tengo una embarcación que podría ir más lejos porque así me lo habilita la Prefectura además, tiene otros aparatos que agregué, como un radar, un navegador, una radio de mayor alcance para trabajar más lejos , pero no puedo usarla aquí porque la Dinara no me permite operar desde Piriápolis hacia Montevideo. Y en los puertos en los que la Dinara me autoriza a trabajar, la Dirección Nacional de Hidrografía no tiene un lugar para mí.

Por eso, como dije al principio, soy un poco el conejillo de Indias puesto que me veo afectado por todas las situaciones que se han expuesto. Las vivo directamente.

El 30 de noviembre no tendré dónde pescar si no consigo un lugar en alguno de los puertos que nombré anteriormente. Tendría que venir a Montevideo navegando. Esa es una de las contradicciones: estoy

autorizado a venir a Montevideo navegando porque la embarcación está autorizada a navegar por parte de la Prefectura y dejar depositada la embarcación en algún lugar, pero no podré ejercer la pesca. O sea, la barca puede navegar hasta Montevideo, pero no puede salir a pescar en Montevideo.

Si bien yo he sobrevivido con este problema hace cinco años que estoy con esto , me gustaría que, de futuro, alguien hiciera un estudio para ver si se pueden pescar otras especies que no se están pescando contra la costa. Precisamente, las embarcaciones que están trabajando sobre la costa no llegan a pescar otras especies.

Hoy en día, se mira mucho la calidad del pescado que viene a la costa; hay mucha información y está muy competitivo el comercio. Uno trae un pescado que estuvo veinticuatro horas arriba de la embarcación, que viene apretado y sin hielo, porque si se tiene una embarcación de 2 TRB o 4 TRB, indudablemente, entra el pescador, el motor, las artes de pesca y nada más. Entonces, hay que hacer otros estudios con ese tipo de embarcaciones y no limitarse a decir: "Con de 10 TRB no puede pasar de acá". Uno podría ir si el barco tuviera una cucheta así uno se podría acostar a descansar un rato ; una cocina en la que pudiera calentarse el mate, un café o cocinarse algo; otro tipo de motor, interno, que daría más seguridad, y podría tener los implementos de seguridad en otro lugar. Está bien que una institución como la Dinara controle la bodega, la especie, el arte de pesca, pero no el vehículo con el que el hombre va a pescar.

Yo estoy por cumplir cincuenta y ocho años; no puedo ir a pescar como lo hacía cuando tenía veinte años, con un motor fuera de borda y un traje de agua, porque no me dan los huesos. Ya lo hice durante toda mi vida. Si quiero poner un virador para levantar los trasmallos es una máquina hidráulica , tengo que tener espacio suficiente arriba de la embarcación para instalarlo y que me levante el trasmallo. Pienso que se tendría que rever esta normativa; habría que hacer un estudio.

He ido a la Dinara y ofrecido que venga algún técnico conmigo, y que se me dé un permiso provisorio por sesenta días. Junto con una empresa que estaba registrada como exportadora hicimos un proyecto para ir a pescar la especie lacha es difícil de comercializar aquí, en Uruguay , pero la respuesta que se nos dio fue que no podíamos hacerlo porque la barca de 10 TRB no podía entrar en esa zona. Quedó todo en nada. Pienso que se podría dar la opción de comprobar la situación y después sí determinar si estamos en lo correcto o equivocados. Considero que sentado en una oficina una persona no puede determinar que una barca de 10 TRB no puede pasar de un lado a otro.

Hoy en día, soy rehén de esa situación; la vivo directamente. Mi barca se llama "La Sufrida"; por eso le puse ese nombre. Está en el puerto de Punta del Este, pero el 30 de noviembre me deberé retirar; no sé adónde. Por ahora, no tengo ningún puerto. Espero tener una solución, pagando.

Reitero que pago $ 15.000 o $ 16.000 de boya, por mes, saliendo o no al mar. Mi embarcación paga los doce meses del año, y no me atraso porque después me resultaría imposible ponerme al día por los intereses que cobra el Ministerio.

SEÑOR FONTENLA (Rafael). Agradecemos el espacio que se nos brinda para presentar la problemática que tenemos.

Para no ser redundante sobre lo que se ha dicho, quiero decir que nosotros, que vivimos de la pesca, hemos mantenido muchas reuniones varias instancias en diferentes lugares en las que exponemos nuestra problemática, pero necesitamos el apoyo político, legislativo y ministerial, que congrega las instituciones con las que hemos venido peleando durante todos estos años.

Me he dado cuenta, luego de todos los años que llevo en la pesca, de que soy campeón de canotaje, porque la venimos remando, remando y remando, batallando con todas las trabas que tenemos, como se ha manifestado aquí. Tenemos que presentarnos ante muchas instituciones para hacer trámites, para renovar permisos, para las inspecciones de Prefectura, y todo el tiempo estamos en función de la improvisación, dependiendo del ánimo de la persona que nos atiende. Y nosotros solo tenemos un cometido: trabajar, educar a nuestros hijos y vivir de la pesca, que es lo que hemos hecho durante años. Entonces, lo que pedimos es eso.

Nadie desconoce la pesca artesanal del Uruguay; si uno empieza a navegar en internet y mira en todos los portales del mundo, advierte que hay fotos de la pesca artesanal de este país. La pesca artesanal, que es lo que estamos defendiendo, es una pesca selectiva y natural, por todo lo que se sabe. Hace años que estamos

luchando por la pesca artesanal. Y nos encontramos en cada institución a la que vamos con que parece que habláramos en otro idioma.

Esperamos que este espacio sirva para que se empiece a trabajar en serio, cambiando quizás algo de la normativa vigente, puesto que hay aspectos que no están acorde con la época en que vivimos, por ejemplo, las inspecciones, la Disposición Marítima N° 99, la nueva ley de pesca. Esas reglamentaciones constituyen problemas que hoy en día nos afectan.

A ello debemos sumar la globalización que se vive en la actualidad, por la que tenemos que pelear también con todo lo que entra de afuera. No es un detalle menor. Hace años que veo que un montón de colegas abandonan la pesca porque les resulta insostenible seguir trabajando y viviendo de la pesca. Es muy difícil seguir trabajando de esto con tanta traba, tanto problema. Realmente, se hace muy difícil de sostener. Entonces, mucha gente ha abandonado y ha tenido que dedicarse a otra actividad.

SEÑOR PRESIDENTE. ¿Tienen números de la cantidad de gente que está dedicada hoy en día a la pesca artesanal? ¿Cuántos barcos hay? ¿Cuánta mano de obra hay en la pesca artesanal y qué evolución ha tenido esta actividad?

SEÑOR FUSTER (Jorge). En el país están registradas aproximadamente 750 embarcaciones de pesca artesanal; puede haber algún margen de error. Se entiende que, por lo menos, hay entre diez y quince puestos de trabajo directos e indirectos por cada barco; hay que tener en cuenta las provisiones, los mecánicos, el mantenimiento, los alistadores y, además, generalmente trabaja parte de la familia en el fileteado y demás.

Los números están; inclusive, creo que la Dinara hizo un relevamiento en su momento. Hay una relación entre la mano de obra que se emplea por kilo obtenido; en comparación con la pesca industrial, los números son netamente favorables a nosotros. En otros lugares, en vez de un barco de tres mil cajas se prefiere tener veinte barcos de ciento cincuenta cajas. Es una distribución bastante más interesante de recursos, más allá de que es bastante más amigable con el medio ambiente. El problema fundamental de la pesca industrial es el arrastre de fondo con lo que nosotros estamos en desacuerdo ; no es por la explotación, porque hay especies que se tienen que pescar mucho más lejos y, entonces, la explotación tiene que ser a escala industrial para que cierre. Pero el arrastre es bastante resistido por el impacto que genera en la pesca incidental como se le llama de la especie no objetivo y por el destrozo de los fondos.

Quiero resumir dos aspectos. En primer lugar, con respecto al tamaño de los barcos, en Piriápolis se estuvo haciendo un trabajo muy interesante de pesca con nasas o jaulas, pero se está haciendo en barcos pequeños, en chalanas. La conclusión va a ser que las jaulas no sirven. En realidad, es una conclusión equivocada; lo que no sirve es el barco. Para jugar al fútbol, se debe jugar en una cancha de fútbol y no en una de tenis. En esto es lo mismo. La pesca de la jaula está probada en todas partes del mundo. Es la pesca más sustentable que existe: el recurso viene vivo; todo lo que no es especie objetivo o de un tamaño inferior al comercializable vuelve al mar vivo. Pero ese tipo de pesca requiere de un barco con determinadas características. Aclaro que estamos hablando siempre de barcos pequeños no estamos pensando en barcos de 20 o 30 metros , pero con determinadas características, que permiten pescar con jaulas, que tienen todas las ventajas de la pesca sustentable.

Lamentablemente, después de dos o tres años, el estudio creo que estaba apoyado por la ANII va a decir que económicamente no resulta viable la pesca con jaulas. Si uno tiene un barco y sale con diez jaulas, no le van a cerrar los números. La pesca con jaula es casi una cosecha: se dejan las jaulas casi plantadas en el mar, se saca el pescado y se vuelve a dejar la jaula calada. Ese tipo de pesca está basado en poca pesca, pero con muchas jaulas; las jaulas no pescan cincuenta pescados porque son jaulas chicas, artesanales. Ese es un punto interesante a tener en cuenta cuando estamos hablando de cambiar de barcos.

En segundo término, lo que nosotros pedimos es apoyo político. ¿Qué quiere decir eso? No sé si de parte de ustedes, del ministro o de quién, pero en las instituciones con las que nosotros tratamos Dinara, Hidrografía, Prefectura , a nivel de mandos medios siempre nos dicen: "Falta voluntad política". Hemos tenido consejos y reuniones muy enriquecedoras con los técnicos. Nosotros no tenemos la verdad; a veces pensamos una cosa, pero si un técnico nos muestra que estamos equivocados, cambiamos. Hay cosas que son opinables, pero lo grave es que aquello en lo que estamos de acuerdo no se pueda sacar. Uno puede aceptar que haya distintas visiones y que se diga: "Esto no va a salir porque no coincidimos con ustedes", pero ¿cómo puede ser que no salga aquello en lo que coincidimos? Ahí es cuando nos dicen: "Precisan una decisión política".

Una vez hablamos con la diputada Elisabeth Arrieta, en Maldonado, y le preguntamos: "¿Qué quiere decir esto? ¿Cómo se sigue?". De alguna manera, creo que todo lo que dijimos es muy anecdótico lo que expresamos con relación a los problemas del barco, de los trámites y demás se resume en que necesitamos ayuda. A veces decimos que necesitamos un político o muchos que nos cobije.

Si las instituciones Prefectura, Hidrografía, Dinara no están dispuestas a rever, a reconsiderar normas y hacerlas más dinámicas, estamos muertos. No tendremos solución. Todos esos países que nos venden pescado a nosotros tienen otra dinámica y van adaptando y moviendo las regulaciones; estoy hablando de Noruega, Islas Feroe, Islandia. Cuando uno va a las góndolas en los supermercados advierte que está lleno de pescados de esos países y ninguno de los nuestros. Es lógico, porque los nuestros cuestan tres veces más. ¿Por qué? Porque somos ineficientes. En todos estos lugares que nos venden pescado el pescador no tiene la espalda rota: el arte de pesca es un virador hidráulico, tiene una cucheta par dormir, y si tiene que quedarse tres días en el mar, puede hacerlo con seguridad.

A veces, cuando vamos a las primeras reuniones con las instituciones, nos dicen: "Lo que está vigente es esto". Ya sabemos lo que está vigente, y vamos mal. ¡Vamos a cambiar! No sirve ir a una reunión para que la Prefectura, la Dinara o quien sea nos repita lo que está vigente; lo sabemos de memoria, y lloramos todos los días en el muelle por lo que está vigente. Necesitamos cambiar. Si cambiamos y nos equivocamos, habrá tiempo para corregirlo o para echarse atrás; no será la primera vez que se hace. Ustedes, como legisladores, aprueban algo, van para atrás, lo corrigen. Pero si nos quedamos mirando cómo esto se va desarmando, creo que estamos liquidados.

SEÑOR FONTENLA (Rafael). Con respecto a la gente que trabaja en torno a la pesca, coincidimos con lo que dijo el señor Fuster, pero la realidad de la pesca artesanal es que los que vivimos entre el puerto de Piriápolis y La Paloma somos los que estamos controlados, mientras que hay gran cantidad de gente que vive en torno a la pesca de forma precaria e ilegal a la que no se controla. Quizás ese sea el motivo por el cual no tenemos una voz en el Uruguay. No tenemos organismos que controlen de la forma como deben hacerlo y de manera ordenada.

Nosotros sí tenemos controles de la Prefectura, de la Dinara, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas por los puertos, pero tenemos otro gran problema: todo lo que está escrito no está acorde con la realidad. Entonces, cuando vamos a despachar un barco nos dicen: "Esto es lo que está escrito". El marinero de guardia o el oficial a cargo de la guardia se limita a lo que dice el papel y, por lo general, lo que el papel dice no está acorde con la realidad, con el barco ni con la gente que está arriba. Entonces, venimos luchando con eso. Lo mismo nos pasa en la Dirección Nacional de Hidrografía y en la Dinara. Entonces creo que es hora de que realmente los que nos gobiernan empiecen a conversar con nosotros, porque cada vez que toman una decisión, lo hacen detrás de un escritorio. Es muy fácil ver la cosa desde el otro lado del mostrador, sin conocer realmente la realidad de la pesca.

Pedimos apoyo desde lo institucional, que es de donde tienen que venir las decisiones; desde el Ministerio de Defensa Nacional hay que cambiar un montón de cosas de la Disposición Marítima Nº 99 , así como desde los ministerios que tienen que ver con los puertos, con Hidrografía, debido a que hay que unificar criterios.

El señor presidente recordará que hace unos meses mantuvimos una reunión en La Paloma y planteábamos los diferentes criterios que tiene cada puerto. A mí me toca trabajar en el puerto de la Paloma en algunas épocas del año y tengo la fortuna de estar en el puerto de Punta del Este durante otros meses del año, y advierto que a cada lugar que vamos nos encontramos con realidades y criterios diferentes. Creo que los criterios deberían ser iguales para todos los puertos. Hay una serie de pedidos, de pólizas, de tarifas, de aportes, de pagos que tenemos que hacer que muchas veces nos limitan en el trabajo. No puede ser que uno tenga que depositar US$ 1.000 para poder llevar un barco desde el puerto de Punta del Este hasta el puerto de La Paloma y que de lo contrario no se pueda trabajar. Hoy, la realidad de la pesca es otra.

Pedimos que se haga algo, que en el corto plazo se empiecen a ver respuestas y formas de mejorar. Sabemos que no es fácil porque son cosas que vienen desde hace años. Nosotros las estamos padeciendo desde hace años, por lo que pedimos su apoyo.

SEÑOR LARZÁBAL (Nelson). ¿Todas estas limitantes que tienen están en la reglamentación o son parte de la ley de pesca? ¿Esto se puede corregir por decreto o hay que revisar la ley de pesca y cambiar artículos?

Una cosa es lo que podemos hacer nosotros, que sería cambiar o mejorar artículos de la ley de pesca y, otra, la reglamentación, que quizás no está acorde con el momento actual y se puede ver con el Ministerio.

Por lo que veo, el problema no es solo con la ley de pesca, sino que hay varias disposiciones. Seguramente, hoy veamos qué podemos hacer con esto. Nosotros no tenemos el poder de cambiar las cosas de un día para el otro, pero sí podemos comprometernos a trabajar en el tema y, en un plazo mediano, hacer los cambios con la Dinara, con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con la Prefectura.

SEÑOR FUSTER (Jorge). Lo que está establecido en la ley es lo referido a la transferencia de permisos y a los 10 TRB. Lo otro tiene que ver con los Ministerios de Defensa Nacional y de Transporte y Obras Públicas.

SEÑORA ARRIETA (Elisabeth). Agradezco al presidente y a los miembros de la Comisión por invitarme a participar en esta reunión.

Quiero trasmitir a los pescadores la importancia que tiene que se hagan presentes en el Parlamento a los efectos de exponer su visión sobre el tema y realizar sus reclamos legítimos.

Para mí este tema no es nuevo. He participado en infinidad de reuniones. Durante los diez años que fui edil por el departamento de Maldonado y en lo que llevo como diputada en esta legislatura me ha tocado participar de una enorme cantidad de reuniones en las que, en forma recurrente, los pescadores artesanales plantean estos problemas.

Este es un tema sumamente complejo: hay aspectos que tienen que ver con lo legislativo, que hacen a la letra de la ley de pesca en la parte que hace referencia a la pesca artesanal , y otros que son de gestión entre los distintos organismos. La actividad en sí, tal como está regulada, es muy compleja porque intervienen muchos organismos en forma transversal: los Ministerios de Ganadería, Agricultura y Pesca; de Defensa Nacional; de Transporte y Obras Públicas. Los invitados no se extendieron en este aspecto, pero hay puertos que son administrados por la ANP y hay puertos deportivos, como los de Punta del Este, Piriápolis y La Paloma, que son administrados por la Dirección Nacional de Hidrografía, lo que agrega otro elemento de complejidad. A su vez, hay una problemática específica en los puertos deportivos en cuanto a la forma de aplicar las tarifas para las amarras de las embarcaciones de pesca artesanal. Esto se discutió en el presupuesto quinquenal, y en la última rendición de cuentas se derivó a alguna comisión; posiblemente esté en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas en lo que tiene que ver específicamente con las tarifas y la forma de aplicarlas.

Lo que plantean los invitados muestra una importante dificultad para el desarrollo de la actividad. La pesca es de interés nacional. Es uno de los principales recursos y una de las principales riquezas que tiene nuestro país, máxime ahora que ha duplicado en extensión la plataforma marítima. Dentro de la pesca, la pesca artesanal adquiere una importancia enorme, en la medida en que se trata de pequeñas empresas. Aquí se ha preguntado acerca de los números y surge rápidamente que entre ocho mil y diez mil personas están vinculadas directamente a la pesca artesanal y viven de ella.

Además, tiene importancia desde el punto de vista turístico y de la imagen de Uruguay Natural, lo que es un activo en sí mismo para nuestro país, unido a la importancia del recurso ictícola como tal. Lo debemos cuidar y proteger; es responsabilidad de todos los ciudadanos, más aún de los que tenemos distintas responsabilidades, ya sea desde el Parlamento, desde el Poder Ejecutivo, y ni qué hablar de quienes están directamente en la actividad.

Me consta que, dentro de la actividad de pesca, quienes más defienden el recurso y lo quieren proteger son los actores directos de la pesca artesanal.

En definitiva hace quince años que he tomado contacto con este tema , veo que no se ha avanzado y que no se han solucionado los problemas. Seguimos estancados en algo que puede dar una dinámica enorme a nuestro país.

Solo a modo de reflexión planteo que tal vez haya llegado la hora de revisar la legislación, ya que ello nos compete directamente como diputados.

En lo que tiene que ver con la regulación, el control de la actividad y la relación con los distintos organismos del Estado, quizás sea hora de reunir a todas las partes en una especie de comisión, consejo o como se le quiera llamar, donde estén el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, con la Dinara; el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con la Dirección Nacional de Hidrografía; la ANP; el Ministerio de Defensa Nacional, con Prefectura; representantes de los pescadores artesanales, y representantes de este Parlamento como articuladores y vínculo entre todas esas partes.

Creo que se debe analizar el tema en forma global. Me parece muy bueno que se haya hecho esta exposición en este ámbito para que entre todos podamos tomar conciencia de la complejidad del tema, de la necesidad de articular soluciones y de la importancia que tiene que participen todas las partes.

Me consta que los pescadores están organizados en los distintos puertos del país y que los consejos de pesca han empezado a funcionar, lo que ha sido un avance importante, pero al ser locales y regionales se pierde la globalidad del problema. Por eso me parece que deberíamos promover alguna instancia donde estén todas las partes.

SEÑOR PRESIDENTE. Tomé nota de los planteos: la transferibilidad de los permisos, las 10 TRB, el turismo de pesca, la definición de pesca artesanal

Otro tema es el de la pesca con jaulas, que no debe estar en el marco legal sino en el campo experimental y, eventualmente, para desarrollo normativo.

Lo de la transferibilidad me quedó claro. Obviamente, se quiere evitar la especulación. Habría dos formas de evitar la especulación: poner una antigüedad mínima para que nadie saque un permiso y a los seis meses lo venda por ejemplo, tres años y poder venderlo junto con la nave o en caso de fuerza mayor por ejemplo, si la persona por un accidente queda inválida, tiene un problema económico porque se le prendió fuego la casa , que se pueda demostrar. Vamos a analizar la redacción de este artículo.

Se me escapa lo de las 10 TRB, la eslora, la longitud, la longitud entre perpendiculares; obviamente, deberíamos analizarlo en un ámbito más técnico.

El turismo de pesca es interesante; sería una nueva apertura, una fuente de ingresos. Quizás los reparos podrían venir por la seguridad de la gente, los seguros, etcétera. Habría que intentar incursionar en el tema.

Me gustaría saber cuáles son las definiciones de pesca artesanal y qué quedaría por fuera; me refiero a qué avances en la tecnología deberían estar incluidos. Haciendo un paralelismo, que la agricultura artesanal no es solamente ir con la azada a levantar y a carpir la tierra. Lo artesanal es una cuestión de escala, de dimensión, dentro de la cual se podría aplicar tecnología.

También me interesa saber si ustedes están constituidos como organización gremial.

SEÑOR FUSTER (Jorge). No.

SEÑOR PRESIDENTE. Para tener un interlocutor es importante tener algún representante que esté vinculado jurídicamente a estos temas, un profesional con el que uno pueda dialogar. Muchas organizaciones tienen una persona abogado o algún profesional en el área que sabe todo al dedillo porque las legislaciones son tan específicas que cuando a los legisladores nos preguntan por determinado tema por ejemplo, la zoonosis que, por más que sea de nuestra materia, no manejamos estrictamente , acudimos a los profesionales o técnicos de las corporaciones o agremiaciones con los cuales poder establecer un diálogo.

SEÑOR FUSTER (Jorge). Con respecto a la definición de pesca artesanal, creo que le ley es clara y está bien; recoge la definición de la FAO: es una explotación de pequeña escala, una escala que no es industrial, con artes de pesca que sean ecológicamente amigables y sustentables. Por ejemplo, el arrastre no entra en esta categoría.

En realidad, la ley no hace mención a que no pueda haber tecnología. Es la Dinara la que decide: "Esto no es pesca artesanal". La ley establece "pequeña escala" eso está dado por el tipo de arte de pesca que, además de ser sustentable, sea de pequeña escala y nada más; no dice que no pueda haber un radar, un GPS, un celular o un virador automático.

SEÑOR PRESIDENTE. ¿Ha habido obstáculos específicos, por ejemplo, con los viradores?

SEÑOR FUSTER (Jorge). Lo que está en el aire es que si queremos mejorar el barco de tamaño para más comodidad, más seguridad, tener un mejor parque de pesca, un virador más eficiente, un alistador o un encarnador automático, se piensa que la pesca ya no es artesanal, pero eso es una opinión, no un dato; en los demás lugares se está pescando así y sigue siendo pesca artesanal. Si la explotación no pasa de 1 tonelada por hora de pesca y si el arte es el mismo por ejemplo, anzuelos , y no hay un cambio de arte de pesca a uno de arrastre, algo que sea agresivo con el fondo, sigue siendo de pequeña escala. Lo que sucede es que empieza a pesar lo que cada uno piensa y se marca la impronta del director o de un técnico que está haciendo un informe, pero no es lo que dice la ley.

SEÑOR PRESIDENTE. Usted dijo que había una comisión específica de la cual estaban participando ustedes, autoridades de la Dinara y creo que de Prefectura. ¿Existe esa comisión? ¿Está trabajando? Porque ahí, supuestamente podría existir un marco de diálogo interinstitucional.

SEÑOR FUSTER (Jorge). Usted también preguntó si estábamos agremiados. Lo que tenemos es un grupo la ley prevé su formación para los consejos de pesca definido en Punta del Este y reconocido por la Dinara es parte del proceso ; es una mínima estructura con dos delegados uno de ellos hoy no pudo venir porque está embarcado que, a veces, son relevados. Después de esta instancia, todo el grupo se reunirá esta semana y los vamos a poner al tanto de lo que pasó.

La comisión empezó a funcionar llevamos dos reuniones porque en un momento planteamos que los consejos nos parecían una herramienta muy buena, pero que no avanzábamos. En un momento dijimos que no queríamos seguir yendo porque los mismos lamentos que manifestábamos en el muelle los teníamos en el consejo. Eran técnicos sin poder de decisión; en algunos casos no estaban de acuerdo y, en otros, sí, pero no decidían. La Dinara dijo que iba a nombrar una comisión para avanzar sobre los temas. Eso fue este año. Se nombró la comisión y ya tuvimos dos reuniones.

Creo que estamos avanzando, pero se les ponen los pelos de punta cuando se habla de cambios. Somos un país anquilosado. Todo el mundo piensa: "A ver qué palos nos van a tirar estos tipos". La idea es sentarnos en la comisión a discutir lo que no está funcionando y cómo lo cambiamos.

Sabemos que los pescadores hemos sido desorganizados en muchos aspectos, pero nos hemos organizado y hemos tratado de que no sean reuniones en las que todo el mundo grite. Queremos avanzar. Así como tuvimos que rever un montón de cosas nuestras como comunidad de pescadores, hay instituciones que tendrán que rever otras.

Con respecto a las zonas de navegación, actualmente tenemos autorizado pescar a 10 o 15 millas, depende del caso. Eso quiere decir que si salgo de Punta del Este no puedo llegar a Piriápolis. En el año 2017, en mi país, en mi departamento, para salir a navegar tengo treinta años de mar hasta Piriápolis, tengo que hacer un trámite: debo pedir autorización a Montevideo. La descentralización no funciona: todo se resuelve en la capital; parece que la Prefectura de Punta del Este no está capacitada para decirme que puedo ir hasta Piriápolis. No tendría por qué pedirle permiso: me fui para Piriápolis y se acabó. ¿O usted pide permiso para irse a Canelones en el auto? ¿Es distinto? Sí: es más peligroso andar en auto, muere muchísima más gente.

En mi país, en mi departamento, para ir a Piriápolis son dos o tres horas de navegación tengo que hacer una nota al prefecto, me piden una constancia de que vivo en tal lugar, etcétera, luego toda esa información viene a Montevideo, donde la comisión técnica estudia el caso; hay solo ocho o diez inspectores para todo el país y el extranjero. Cuando llamo para ver qué pasa con mi traslado me contestan que están trancados. Después de eso se envía una autorización a Punta del Este que dice que estoy autorizado a navegar hasta Piriápolis, en condiciones meteorológicas buenas, de día, etcétera. Se supone que si tengo una libreta, tengo también responsabilidad civil y penal arriba de mi barco. Yo di el examen y aprendí a navegar de noche, de día, con lluvia o sin ella. Entonces: ¿por qué tiene que venir una autorización como del Papa para que yo pueda ir hasta Piriápolis? ¡No estoy pidiendo ir a las Malvinas!

En América Latina se ha estudiado el famoso problema de los asentamientos de los pescadores en las costas. Si el señor Fontana pudiera salir como antes, si el barco está en condiciones, puede ir, por ejemplo, al Chuy, pescar, volver y desembarcar en su casa. ¿Ustedes creen que él tiene ganas de estar a monte o flotando en Punta del Este arriba de un barco? ¡No! Pero tiene que trabajar. ¿Cómo sigue esto? Dentro de diez días llama

a la señora y le dice: "Traeme a la nena que la quiero ver". Y así viene la señora, el primo, el tío. Y a los veinte días eso termina en un asentamiento. Más allá de que fue bienvenido en Punta del Este, él quiere estar acá, donde vive. Lo lógico es que se pueda ir a pescar como antes: si vienen desde el oeste, que se les deje desembarcar en el puerto de Punta del Este en caso de mal tiempo, o limitando la descarga de pescado.

Actualmente, si el tiempo es malo, uno se tiene que ir para no desembarcar en cualquier puerto. El sentido común señala que si estoy pescando cerca de Montevideo escapado , y se viene mal tiempo, yo pueda desembarcar en el puertito del Buceo y salgo del problema, pero con la Disposición Marítima Nº 99, si me meto en el Puerto del Buceo me dicen: "¿Usted qué está haciendo acá? Usted dijo que estaba atrás de Gorriti". A lo que tengo que contestarle: "La verdad es que mentí". Entonces, en lugar de hacer esto, como sé que me van a sancionar, le pongo la proa al pampero para tratar de llegar. Puedo llegar o no, como ya ha pasado.

Creo que es más lógico que si uno quiere venir hasta Montevideo nos pidan determinadas cosas y cuando esté frente a Montevideo dé el alerta, y no esto. Mentimos, y es un juego que todos jugamos. Esto se debe arreglar. Ha pasado de estar buscando gente donde no se hundió, porque nadie quiere blanquear dónde se hundió porque trae muchos problemas que usted no esté donde debería estar: legales, de seguro, penales, civiles, de todo tipo.

Nadie pretende ir a pescar a las islas Malvinas en un barquito pequeño. La idea es mejorar el tamaño de los barcos para poder ir un poco más lejos porque se necesita: es real que el pescado está más lejos. Entonces, lo que debemos tener son más defensas en cuanto al clima, pero siempre hablamos de pesca a pequeña escala.

No se trata de conseguir que nos autoricen hasta 35 metros; nadie va en un barco de 35 metros porque los metros en un barco cuestan dinero, tanto para construirlo como para operarlo, pero sí queremos condiciones mínimas de seguridad, de comodidad. Es una vergüenza cómo en 2017 vive en sus barcos la gente de la pesca artesanal, dónde come, dónde duerme. Si se achican las dimensiones del barco, solo hay espacio para el pescado, y nosotros vamos sentados encima.

Estas no son cosas tan difíciles de revisar. Nosotros no somos los dueños de la verdad; hay cosas que son opinables. Pero no me parece que tengan que definirlo dos o tres personas atrás de un escritorio, sin escuchar lo que tenemos para decir.

La Disposición Marítima Nº 99 no la dicta Prefectura con mala intención; lo hace para ordenar y para buscar seguridad. Por eso habla de que no se puede ir más allá de 15 millas. El espíritu es bueno, pero el resultado es malo porque si el pescado está más lejos, vamos a tener que ir más lejos. Alguien puede plantear: "¿Y si mañana van a las Malvinas?". Pero a las Malvinas no vamos a ir con un barquito de estos, porque uno se lo pone de sombrero. Si toda la vida pescamos en una franja de la costa y fuimos a pescar el cazón a 20, 30 o 40 millas, ¿por qué no regulamos eso y establecemos lo que se necesita? Estamos cansados de ver por televisión barcos chicos, de pequeña escala, que van a pescar el atún en forma artesanal. Es en abril; pesca más regulada que esa no hay: creo que pueden sacar tres por día, cómo máximo, de tal tamaño y, si no, lo tienen que devolver. En ese caso, se regulan los recursos. Yo veo a gente quedarse dos o tres días pescando, y veo a niños. Ahí tenemos otro problema, porque nosotros no tenemos posibilidad de integrarnos con la comunidad ni la comunidad con nosotros. Es real que ha habido problemas, no en Punta del Este, pero sí en algunos lugares del departamento y en otros lugares del país, entre los pescadores y la sociedad, sobre todo con la gente que vive en la costa. Es verdad que ha habido abusos y excesos de todo tipo. Pero si nosotros pretendemos hacer un acercamiento con la gente, explíquennos cómo. Si yo quiero llevar a mi nieto en mi barco, lo tengo que llevar escondido, porque nos piden papeles. Si quiero ir con mi señora no la voy a llevar a cinchar redes a 20 millas, pero si vamos a pescar cerca, la puedo llevar , le tengo que decir: "Cuando el guardia mire para el otro lado, entrá al barco", porque ella no tienen papeles. Creo que hay que agiornarse un poco. Eso no existe más en el mundo. Por menos de seis personas o de doce debe tener papeles el mínimo de la tripulación asignada. ¿Cuánto es? ¿Dos? Entonces, esos dos deben tener papeles, o sea, un capitán y un marinero; los demás pueden no tenerlos porque son invitados. No importa si están pagando un pasaje para ver cómo se pesca o si son invitados. ¡No puedo hacer un trámite para un permiso de embarque! Con tanto trámite, la gente dice: "No; vengo otro día a hacer el paseo".

SEÑORA ARRIETA (Elisabeth). Algo que no mencionaron es que las patentes de las embarcaciones deportivas tienen autorización para navegar desde Colonia hasta el Chuy, mientras que la pesca artesanal, que

es profesional y que está durante todo el año, no la tiene. Me parece que es un detalle importante para mencionar.

¿Quiénes participan como organismos del Estado en esa comisión que mencionan que ha comenzado a funcionar, además de los pescadores? ¿Allí están abarcando algunos temas específicos, puntuales, o plantean la problemática en general? Por lo que entendí, en esa comisión no están las autoridades portuarias, y me parece que sería importante que también participaran.

SEÑOR FUSTER (Jorge). Hoy, la comisión está integrada por un capitán designado por el Prefecto Nacional Naval; por tres técnicos de la Dinara, de la parte de pesca artesanal; por el Municipio de Punta del Este, y por nosotros.

Los temas en los que nos enfocamos son, básicamente, los de Prefectura. Se habló del tema de la transferencia de permisos, pero se entendió que era algo que escapaba a la gente que estaba en esa comisión, que eran de la Prefectura y de la Dinara.

En esa comisión nos estamos centralizando, básicamente, en lo que tiene que ver con la Prefectura: zonas de navegación y patentes de la gente que trabaja a bordo. En lo que tiene que ver con la Dinara obviamente, es parte que opina , se le ha pedido la opinión, por ejemplo, en el tema de la transferencia de permisos. Dijeron que no lo veían mal, que lo veían bien, pero que escapaba a ellos, porque era un tema legislativo. También se habló del tema del 10 TRB. Ellos entienden que 10 TRB para el este estaría bien, pero, para el oeste, no. Ese es un tema en el que, como grupo de Punta del Este, no entramos. En el caso de Roberto, es distinto, porque a él sí lo afecta. Nosotros, que básicamente estamos pescando en el este, podemos decir estemos o no de acuerdo que no nos afecta. La zona este va de Piriápolis hasta el Chuy.

Asimismo, planteamos a la Dinara pasar, por ley, de 10 TRB a 13,50 metros de eslora, que equivale a 45 pies, que es una medida que los demás países han adoptado; ellos no lo vieron mal e, inclusive, señalaron que sería algo que podría terminar con este lío de ver desde dónde se mide el barco.

SEÑORA ARRIETA (Elisabeth). Me parecía importante que se aclarara que esta comisión es, específicamente, de los pescadores artesanales de Punta del Este.

Anteriormente, hice referencia a que me parecía que esa misma modalidad tenía que tomar una globalidad e incorporar algunas partes que no están en esa comisión de trabajo y abarcar el tema de la pesca artesanal a nivel nacional.

SEÑOR PRESIDENTE. La forma en la que trabajamos en la Comisión es la siguiente.

Cuando recibimos delegaciones, como la presente, elevamos la versión taquigráfica, en este caso, a la Dinara, a la Prefectura y a la Dirección Nacional de Hidrografía del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Luego, invitaremos a una reunión futura a estas organizaciones en forma conjunta para tratar la temática que pusieron sobre la mesa y después les reenviaremos la respuesta a ustedes de los planteos que nos hicieron.

Obviamente, creo que el partido se juega dentro de esa comisión. Nosotros podemos trabajar en el marco legal. Yo tomé nota. Voy a leer la Ley N° 19.175; si bien la he estado estudiando por otras cuestiones previas, esto es algo específico.

La Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca agradece vuestra presencia. Nos mantendremos en contacto.

(Se retiran de sala la señora representante Elisabeth Arrieta y la delegación de pescadores artesanales)

(Ingresa a sala la señora representante Wilma Moraes)

——Damos la bienvenida a la diputada Wilma Moraes, quien desea hacer un planteo en la Comisión.

Aclaro que todavía no hemos podido coordinar la visita de Inavi por un tema planteado por el señor diputado Arocena, porque sus autoridades no estaban en el país.

SEÑORA MORAES (Wilma). Es sabido por todo el Uruguay que en Bella Unión la parte laboral está cada vez más complicada. Se cerraron fábricas. Se cerró Calvinor. Hace dos o tres años se cerró Green Frozen y

ahora han puesto el anuncio de remate de la planta y de toda la maquinaria. Nos está quedando ALUR, que no sé si tendrá mucha vida por delante, porque la cantidad de caña que se planta no es la que se había planteado cuando resurgió el tema.

Un grupo de gente en Bella Unión inició un movimiento, que empezó por la seccional nacionalista, pero también verán la firma del presidente de la organización de los productores, de algunos concejales y de gente que está en la intersectorial. Se están reuniendo un grupo de sindicatos y fuerzas vivas de Bella Unión que, en primer lugar, apuntan a la caña de azúcar, que genera alrededor de dos mil empleos en época de zafra, pero cuando no es época de zafra la desocupación en la zona llega al 69%. Esto es gravísimo y cada vez está peor. Justamente, este grupo de gente está pidiendo concurrir a una sesión de esta Comisión, para discutir los temas junto con los parlamentarios y ver si encuentran alguna salida.

SEÑOR PRESIDENTE. Damos cuenta de que recibimos la nota de los vecinos de Bella Unión y recogemos su inquietud. Cabe aclarar que con el diputado Ayala habíamos hablado de que nos armara una agenda para visitar la ex Calnú, ALUR y algún predio de Colonización. Reactivaremos esta propuesta.

SEÑORA MORAES (Wilma). Yo no tengo problema en colaborar con armar esa agenda mientras ejerzo la suplencia del señor diputado Ayala, coordinando con él.

SEÑOR PRESIDENTE. La Secretaría coordinará con la señora diputada Moraes y el señor diputado Ayala para elaborar la agenda.

(Se retira de sala la señora representante Wilma Moraes)

——Les recuerdo que tenemos previsto visitar Rocha el 24 de noviembre.

SEÑOR CASTAINGDEBAT (Armando). Sugiero que se avise a la Comisión homóloga del Senado que realizaremos esa visita a Rocha a efectos de que si algún senador quiere sumarse, lo haga.

(Apoyados)

SEÑOR PRESIDENTE. Así se procederá.

Quiero comentar que a raíz de la visita de los granjeros de Cerro Largo, básicamente, que concurrió con gente de Tacuarembó, que plantearon una serie de preocupaciones, el diputado Fratti redactó una minuta de comunicación, que pasaré a dar lectura. Si están todos de acuerdo, procederemos a enviarla.

(Se lee:) "Minuta de Comunicación

Congreso de Intendentes, Intendencias de Artigas, Cerro Largo, Rivera y Rocha: Ante la preocupación manifiesta de pequeños productores granjeros del departamento de Cerro Largo por la introducción ilegal de mercadería perecedera de este rubro, hemos hecho llegar su inquietud, la cual es compartida por esta Comisión, tanto al Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca y, por su intermedio a la Direcciones General de la Granja y de Control de Inocuidad Alimentaria (Barrera Sanitaria), como al Ministerio de Economía y Finanzas y por su intermedio a la Dirección de Aduanas, en el entendido de que la comercialización de estos productos se hace a través de bocas de salidas abiertas al público como por ejemplo almacenes, ferias vecinales, cuyo control le corresponde a la oficina bromatológica correspondiente. Se anexa a la presente la carta presentada por los productores ante esta Comisión".

——En resumen, se trata de una solicitud a las intendencias de frontera salvo a la de Treinta y Tres, que no tiene ningún lugar comercializable de ingreso sobre los controles bromatológicos correspondientes de las bocas de salida de productos de granja.

Se va a votar.

(Se vota)

——Seis por la afirmativa. AFIRMATIVA. Unanimidad.

Estamos gestionando la comparecencia de las autoridades de barreras sanitarias y de Digegra por este mismo tema.

Se levanta la reunión.